NUMER ZAWIERA: „W sprawie policji motocyklowej", „Piekielne tempo Studebakerów", „Nowości garażowe", „Historja Zakładów Mechanicznych Ursus" i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok I. 18 Grudzień 1928 r. Nr. 27.

W SPRAWIE POLICJI MOTOCYKLOWEJ.

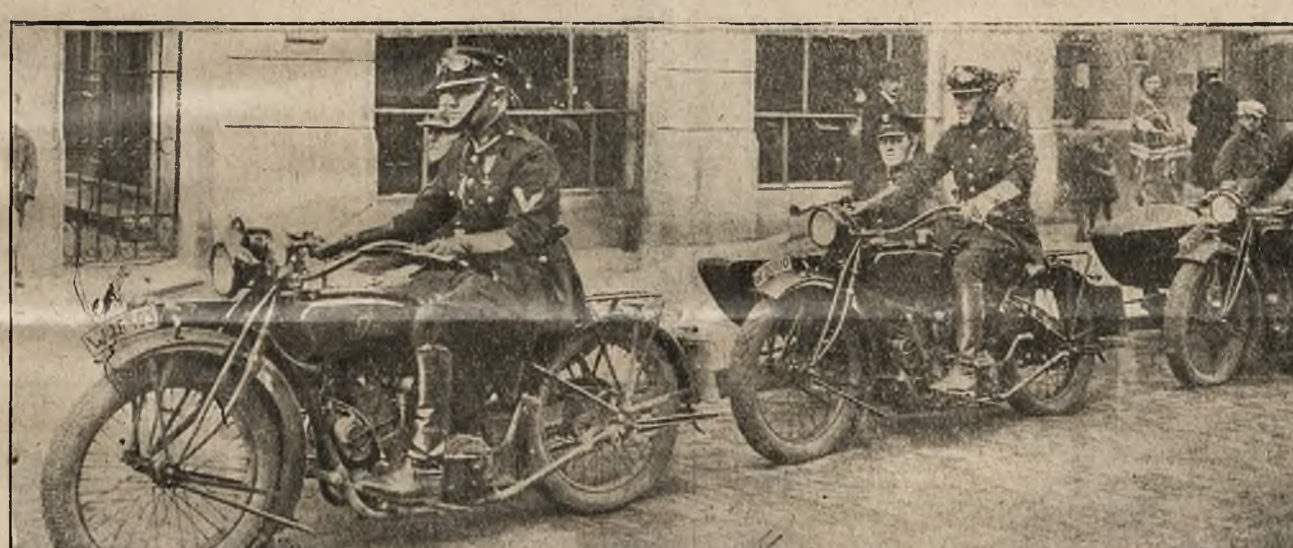
Doraźne kary na opieszałych przechodniów, niesfornych szoferów i obat na „mistrzów bata".

Gdy automobiliści ujrzeli po raz pierwszy policyjny motocykl na ulicach Warszawy, zabiły radośnie wszystkich serca, iż wreszcie jest ktoś, kto zaopiekuje się w sposób racjonalny ruchem ulicznym i doprowadzi ruch ten na ulicach do zupełnego porządku. Jak to przyjemnie było patrzeć, gdy motocyklista policyjny nakładał doraźną karę na woźniców, jadących środkiem jezdni, na opieszałych chłopków, którzy, ignorując zupełnie przepisy jazdy, przejeżdżali na lewą stronę ulicy, na przechodniów, uważających jezdnię za swą wyłączną własność, oraz na szoferów, jeżdżących z zakrytemi tablicami rejestracyjnemi, bez tylnych świateł, jadących z warjacką i samobójczą szybkością. Zdawało się nam, że nareszcie zapanuje porządek i ład, a każdy, prawidłowo jadący automobilista, każdy przechodzień i dobry woźnica, będzie mógł spokojnie i bez obawy krążyć po ulicach.

I rzeczywiście, w okolicach, w których patrol motocyklowy się ukazał, wszystko, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, poruszało się w najbardziej przepisowy sposób. Ale działo się to jedynie w okolicach i to najbliższych patrolu. Reszta ulic miasta pozostawała w dawnym rozgardjaszu i nieporządku.

A wszystko to dlatego, że policja otrzymała aż... dwa motocykle na Warszawę. Obecnie jest ich nieco więcej, gdyż... kilka, jednak kursują one równie rzadko, jak dawniej, a rozzuchwaleni tem dorożkarze, woźnice i młodzi, nieco smarkaci szoferzy, kpią sobie w żywe oczy z policji, zachowując przepisy ruchu jedynie w miejscach, gdzie stoi posterunkowy.

Dorożkarze stają na swych stacjach w ilości, znacznie przekraczającej dozwoloną, tamując przytem przejście do bram i pozostawiając conajmniej metr miejsca między dorożką, a chodnikiem; schodzą oni z kozłów i tworzą grupki klnących łobuzów na środku chodnika tak, że przechodzień, który musi przedzierać się formalnie przez te grupki, idąc spokojnie chodnikiem, narażony jest na ubliżające epitety i potrącania. Reszta dorożkarzy pije w okolicznych bramach „aqua vitae", lub wylegują się wewnątrz dorożek.



Wzorowy patrol policji motocyklowej na motocyklach „Indian".

Wozy ciężarowe na mniej doglądanych ulicach jeżdżą z reguły środkiem po szynach tramwajowych, nie reagujące na najsilniejsze nawet sygnały zrozpaczonego szofera, który musi z konieczności wyprzedzać te wozy po lewej stronie jezdni. „Mistrze bata" z zasady nigdy nie zjeżdżają naprawo na sygnały samochodów, a na zwróconą uwagę odpowiadają klątwami, a nierzadko uderzeniem bata. Przechodnie biorą sobie za punkt honoru przechodzić nie w punktach wyznaczonych im, a tylko w miejscach największego ruchu i to w dodatku rozstawiają się oni zawsze tak, by żaden pojazd nia mógł między nimi przejechać.

Najokropniejsi są ci najmłodsi i najgorsi szoferzy, t. zw. „szoferaki" którzy wyprawiają najgorsze harce uliczne, mitygując się tylko przy posterunkach stałych, gdzie może ich dosięgnąć ręka, lub ołówek policjanta. Proszę spojrzeć kiedy na stację dorożek samochodowych: zakręcanie na miejscu z cofaniem się i wjeżdżaniem na chodnik są zjawiskiem już nie codziennem, lecz dosłownie „cominutowem". A przepisy wyraźnie nakazują zakręcać jedynie na skrzyżowaniach ulic i to bez cofania. W miejscach niebezpiecznych rozwijają oni potępieńczą szybkość, drwiąc sobie jawnie z ograniczeń i przepisów. Używanie zabronionych przeraźliwych sygnałów jest na porządku dziennym, przyczem policja patrzy na te wszystkie wykroczenia z całym pobłażaniem, nie mając ani czasu, ani ochoty od interwenjowania.

Temu wszystkiemu zaradzić może jedynie przyłapanie winnego na gorącym uczynku i niezwłoczne nałożenie na niego kary doraźnej, gdyż zanotowanie numeru samochodu, lub dorożki, czy wozu, pociąga za sobą żmudną procedurę ustalenia kierowcy, czy właściciela i wystawienie osądu prze- władzę administracyjną, co trwa w najlepszych warunkach miesiąc, przyczem marnuje się mnóstwo sił i papieru, a obwiniony płaci za stare grzechy, których nawet już nie pamięta, odnosząc wrażenie pewnej krzywdy. Ukaranie takie mało wpływa na psychologję winnego i dlatego jest mało skuteczne.

Przyłapać na gorącym uczynku może jedynie policjant; mający do dyspozycji szybki i zręczny środek lokomocji, a takim jest przedewszystkiem policjant na motocyklu, który, zastępując kilku lub kilkunastu pieszych, znajduje się w samym jądrze ruchu ulicznego i to właśnie tam, gdzie nie sięga wzrok, słuch i możność reagowania posterunkowego pieszego. Może on każdy pojazd dogonić i zatrzymać, może patrolować stale stacje dorożek, może wprost opanować znacznie większe przestrzenie, niż pieszy.

Należy poruszyć jeszcze jedną rzecz. Policja motocyklowa musi mieć odpowiednie motocykle, szybkie, zwrotne, bezpieczne i dające możność szybkiej akceleracji. Uważam przetoże jedynie maszyny amerykańskie np. „Indja,

ny", lub „Harley-Dawidsony" nadają się do tak wytężonej służby, posiadając szybkość, zwrotność, akcelerację i wytrzymałość w znacznie większym stopniu od innych marek. A tymczasem zakupiono dla policji angielskie „Ariele", które nadają się jedynie do delikatnej i powolnej jazdy sportowej, ale nigdy do służby policyjnej. Jeżeli chodzi o cenę, to większy koszt „Indianów" opłaciłby się napewno przy dłuższem życiu tych maszyn. A zresztą lepiej mieć mniej maszyn, a dobrych, niż wszystkie nie nadające się do właściwej i racjonalnej służby.

Koniecznem jest wprowadzenie do służby stałej nie 4—5 (maszyn), patroli, lecz 40—50 tak, by stale patrole były widoczne we wszystkich dzielnicach miasta. Motocykliści policyjni, jako kierowcy, narażeni na bardzo trudne sytuacje, muszą mieć odpowiednie wyszkolenie, oraz dużą praktykę w dziedzinie jazdy. Jako przykład podam, że policja motocyklowa amerykańska posiada specjalne szkoły, w których motocykliści uczą się nietylko zwykłej jazdy i obsługi, ale również szeregu „akrobacji" motocyklowych tak nieraz przy pościgach niezbędnych.

U nas należałoby zorganizować specjalny oddział policji motocyklowej, szkolony przez dobrego motocyklistę, posiadający oficerów motocyklistów i doskonałego instruktora, któryby uczyłby wyższej szkoły jazdy, by policjant z takiego oddziału był lepszym kierowcą od każdego innego motocyklisty.

Amerykańska policja motocyklowa bierze udział w wielu zawodach i wyścigach, wysyła na nie zawodników, którzy często swem wyrobieniem i techniką jazdy wprawiają w podziw widzów i współkolegów cywilnych, a z reguły biorąc wszystkie nagrody na konkursach zręczności.

Wtedy, o ile nasza stolica będzie miała dużą ilość dobrych, wytrawnych motocyklistów policyjnych na doskonałych maszynach, o ile motocykliści ci będą pełnili ciągłą służbę we wszystkich zakątkach miasta, napewno ruch uliczny doprowadzony zostanie do porządku i publiczność, szoferzy, dorożkarze i inni będą z rozczuleniem wspominali czasy „bałaganu", kiedy to motocyklista policyjny na kiepskiej maszynie ze strachem, oglądał się na wszystkie strony, by nie być „stukniętym" przez dorożkę, najechanym przez samochód i zwymyślanym przez „pana przechodnia", któremu zachciało się akurat spacerować po jezdni.

W. R.

Komunikat

Sekcji motocyklowej A. Z. S.

W dniu 9 grudnia b. r. odbyło się egzaminacyjne zebranie sekcji motorowej A. Z. S.

Wybrano Zarząd w składzie następującym:

Prezes sekcji—*Bolesław Hryniewiecki*,

Sekretarz —*Jan Gostyński*,

Kapit. sport. sekc.— *Wiesław Modzelewski*,

Członek Zarządu—*Bohdan Werner*.

Jednocześnie podajemy do wiadomości, ze sekretarjat sekcji urzęduje w czwartki od 17 do 18 i w soboty od 18 do 19 przy ul. Wilczej Nr. 1.

Wszystkich zainteresowanych prosimy zgłaszać się do sekretarjatu.

Zarząd Sekcji.

Piekielne tempo jazdy

3290,778 Klm. przebyły Studebakery w ciągu 24 godzin, robiąc przeciętnie po 137 Klm./g. Dzień 12 grudnia r. b. był dniem rekordu zdobytym przez Studebekery dla wozów seryjnych.

Według wiadomości otrzymanych przez naszą redakcję od fabryki South Bendy, w ostatnich dniach na Atlantic City Speedway w Ameryce zostały ogłoszone nowe rekordy szybkości samochodów seryjnych.

Rekordy te zdobyły dwa 8-mio cylindrowe wozy Roadster, a mianowicie — „Model — President" — Studebaker. Te dwie maszyny przebyły w ciągu 24 godzin, nie mniej nie więcej tylko 3290,778 klm., przyczem jedna z maszyn robiła przeciętnie po 137,116 klm/g., druga po 136,926 klm/g. Czyż można sobie wyobrazić więcej piekielną szybkość i to nie przerywając jazdy w ciągu 24 godzin. Rekordem tym zostały pobite wszystkie dotychczasowe rekordy maszyn seryjnych, pod względem wielkości i wytrzymałości, a przy porównywaniu wozów Studebakera z innymi, gdy weźmie się pod uwagę wymienione rezultaty — wszystkie komentarze będą zbyteczne.

Więc do dnia dzisiejszego ilość rekordów zdobytych przez Studebakery sięga—5 rekordów światowych, 8 międzynarodowych—wszystkie zatwierdzone przez Association Internationale Automobil Club (Stowarzyszenie międzynarodowe automobilklubów) w Paryżu; oprócz tego wyśmienite wozy mają za sobą 126 oficjalnych amerykańskich rekordów. W wszystkich tych rekordach uczestniczyły wyłącznie seryjne wozy, i nie od rzeczy będzie nadmienić, że w lecie r. b. cztery wozy Studebaker—President, wszystkie jednego typu—(8-mio cyl.) przebyły przestrzeń 48.000 klm. jednym nieprzerywanym pędem w ciągu 346 godzin 46 minut, robiąc przeciętnie po 110 klm. na godzinę.

Jeszcze jedna

Krajowa montownia samochodów.

Jak się dowiadujemy w miesiącu bieżącym rozpoczyna pracę specjalna montownia znakomitych samochodów Hudson i Essex, której zadaniem będzie montowanie wozów przeznaczonych na rynek polski.

Zalety wozów Hudson i Essex są doskonale znane szerokim masom automobilistów całego świata.

Montowanie wozów tych w kraju przyczyni się do możliwości rekordowego obniżenia ich ceny przy zachowaniu wszystkich dotychczasowych znakomitych ich zalet.

Niewątpliwie popularny zagranicą essexowski „Super six" zdobędzie sobie w niedługim czasie należne powodzenie i na rynku polskim.

„Graff Zeppelin" to wzór

dla sterowców, które mają budować Niemcy.

Sterowce już obecnie dają 100 proc. pewności lotu. Tak podają niemieckie pisma fachowe.

Głośny na cały świat ostatni przelot sterowca „Graff Zeppelina" nad Atlantykiem, wywołał szereg licznych komentarzy i poglądów na znaczenie sterowca, jako środka komunikacyjnego. Główny konstruktor i kierownik tej gigantycznej wyprawy powietrznej dr. Eckener, po szczęśliwym powrocie do swej ojczyzny wyraził zdanie, że „Graff Zeppelin", to jest dopiero lepiej udana próba sterowca doby ostatniej i ma wiele, wiele jeszcze poważnych braków, które należy dopiero usunąć. Jednak o ile rozważyć ostatni przelot „G. Zeppelina" to należy sterowcom obecnym przyznać wyższość nad samolotami, pod względem długości lotu.

Pierwszy lot sterowca oparty na gospodarczej podstawie, lot nad oceanem—pomyślnie się zakończył. Pomimo gwałtownej burzy zmuszającej statek powietrzny do kilkakrotnej zmiany marszruty, wylądował on jednak szczęśliwie w porcie i odbył podróż w krótszym przeciągu czasu w jakim najszybszy okręt-olbrzym morski mógł ją przebyć. Dwudziestu pasażerów i czterdziestu ludzi obsługi wylądowało cało i szczęśliwie. Statek powietrzny zdobył rekord długotrwałych lotów. Z tego nie wynika, że dotarło do najwyższego stopnia doskonałości i aeronautyki; tylko wynik ten daje wyobrażenie do czego przyszłość może doprowadzić na tem polu, jeżeli doświadczenia nauczą nie patrzeć zawsze na loty zaoceanowe jak na próbne loty. Powietrzny-okręt wykazał swoją wyższość nad aeroplanem, jeżeli rzecz idzie o dalekie podróże. Bezpieczeństwo podróży okrętem-powietrznym przy przelotach nad morzem, wynosi 100%, gdy jazda aeroplanem zbyt często kończy się tragicznie (ostatnie przeloty przez Atlantyk) dla pasażerów i dla obsługi.

NAJNOWSZE URZĄDZENIA GARAŻOWE

ułatwiają, obsługę, konserwację i dostęp do samochodu.

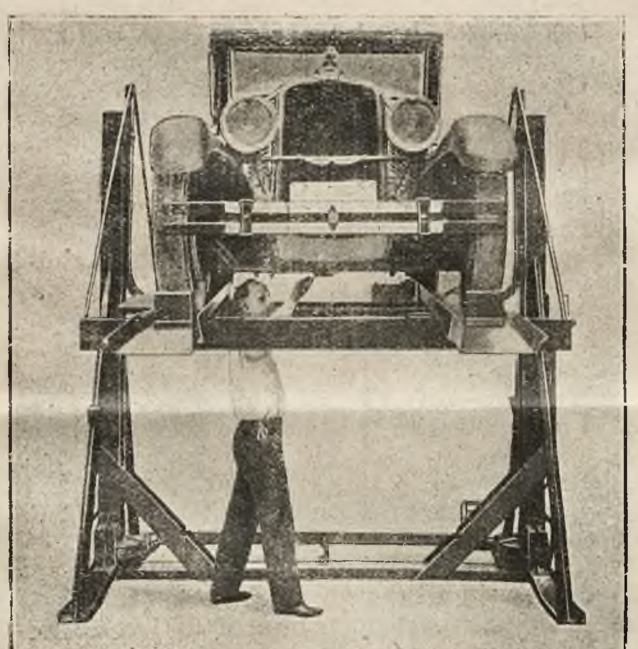
W ostatnich dniach, znana firma Werner'a (Düsseldorf — Niemcy) w swoim siedemset pięćdziesiątym oddziale w Berlinie, wystawiła szereg ciekawych i najnowszych urządzeń garażowych, jak przyrządów do czyszczenia, konserwacji i obsługi samochodu.

Podajemy parę pomysłowych i praktycznych nowinek fabrykatu wymienionej firmy:

Rycina I przedstawia elektryczny aparat do mycia automobilu. Maszyna ta przy pomocy pompy rotacyjnej-elektrycznej doprowadzonej do wysokiego ciśnienia 20—25 atm. wyrzuca wodę cienkim silnym strumieniem dla



oczyszczania z błota kół i skrzydeł, lub szeroką falę kroplistą dla mycia karoserji. Zmontowanie jej wymaga kilka minut. Do pompy jest przyłączona zwyczajna kiszka, którą się wstawia do wodociągu — motor działa za pomocą elektryczności.



Rycina II. Aparat do podnoszenia pojazdu

podczas remontu i reparacji motoru i różnych części maszyny — również przy udziale elektryczności. Ten wprowadzony do handlu Autodźwig, składa się z platformy spuszczającej się pochyło bardzo nisko — na którą wpycha się automobil. Przy włączeniu prądu platforma podnosi się do żądanej wysokości. Autodźwig może być zmontowany i w małym pomieszczeniu. Zupełne bezpieczeństwo przy użyciu tego dźwigu jest gwarantowane, ponieważ wykonany jest on z pierwszorzędnych materjałów. Opuszczanie platformy jak i podnoszenie jest jednakowo bezpieczne i nie trwa dłużej jak 2 minuty.

Rycina III. Stacje powietrzne do napełniania opon powietrzem i chłodnic wodą. Wysoki



Słupy powietrzne zbobyły sobie uznanie i znajdują b. szerokie zastosowanie zagranicą.

postument zamieniający się u góry w cienką rurę z przymocowaną do niej kiszką o $7\frac{1}{2}$ m. Rura jest ruchoma i umożliwia napełnianie dętek nie ruszając automobilu z miejsca i wykręcania go na różne strony. Słupy powietrzne przy napełnianiu chłodnic wodą mają połączenie automatyczne z wodociągiem.

Rozbudowa Studebaker'a w Polsce.

Okoliczność wprowadzenia się w szybkiem tempie wśród publiczności polskiej samochodów światowej amerykańskiej marki Studebaker-Erskine, wykazała, że dotychczasowa firma Autosale Company Sp. z o. o. w Gdańsku, pod którą The Studebaker Corp. of America zorganizowało w swoim czasie składnicę wozów dla zastępców swych w Polsce, nie mogła podołać zadaniom, związanym z rosnącą z dnia na dzień sprzedażą wozów Studebaker'a w Polsce.

Ograniczenie kontyngentów przywozu w Polsce dla zagranicznej produkcji samochodów spowodowało również, że firma Studebaker postanowiła stworzyć własną montownię w granicach celnych Państwa Polskiego i już w najbliższym czasie, pod kierownictwem wydelegowanych z fabryki inżynierów amerykańskich rozpocznie montowanie wozów w Gdańsku, dokąd nadchodzić będą oryginalne komplety wozów w stanie luźnym.

W tym celu lirma Studebaker w porozumieniu ze znaną Fabryką Wagonów w Gdańsku [illegible] urządzenia techniczne przystosowane będą do potrzeb mającej powstać montowni Studebaker'a, a w miejsce dotychczasowej firmy Autosale Company, objęło interesy Studebaker'a nowe Tow. Akcyjne pod firmą *„Auto Trading Corporation S. A. w Gdańsku"*.

Nowa ta spółka, dysponująca wielkiemi kapitałami, będzie mogła sprostać wzmożonym zadaniom składnicy i montowni Studebaker'a, i utrzymywać odpowiednie składy części zamiennych.

Na czele Zarządu stanął znany przemysłowiec gdański p. Werner Lehnert.

W skład Rady Nadzorczej Towarzystwa wchodzą p. p. Notarjusz Karol Menzel, Konsul norweski Block, Dyr. Firmy Bergenske Baltic-Transport Ltd., Inż. Dr. Doński, Dyr. Przemysłu Jedwabniczego „Borwisk" S. A.

Oczekiwać należy, że samochody Studebaker'a, które niedawno dopiero pojawiły się na terenie Polski i w krótkim czasie zyskały dzięki swej wysokiej wartości technicznej i stosunkowo niskiej cenie, ogólne uznanie, obecnie w coraz szybszem tempie rozpowszechniać się będą wśród zainteresowanych sfer automobilowych w Polsce.

Nie każde spotkanie bywa miłe.

„Nie każde spotkanie bywa miłe..." rozmyślał sobie Jędrzej Szturchalski, st. szeregowiec NN-ej kolumny samochodowej, odsiadując sumiennie czternaście dni zwykłego.

Ta przymusowa samotność i smętne refleksje na temat spotkania bynajmniej nie miały podkładu erotycznego. O nie! — kierowca samochodowy nie tylko samochodem ale i sobą potrafi kierować i nie da się zwieść z obranej drogi nawet „najpiękniejszym oczom świata". Choć niby co do tej drogi, to ręczyć nie można, ale przecież i koń ma cztery nogi, a nieraz się potknie. No ale tu... tu może Szturchalski dać najuczciwsze słowo szoferskie, (o ile takie wogóle istnieje), że od samiutkiego rana, nic ani „czystego". ani „gorzkiego" w ustach nie miał i jeżeli się przytrafiło, to widać już tak sądzone mu było. E! bo na świecie to tak zawsze, że jak się co jakiej ważnej osobie przytrafi, to cichutko ani słowa, a jak biednemu szoferowi, to zaraz i w „Czerwoniaku" pół strony pisania i fotografja, — szkoda, że jeszcze w kinie nie pokazują, jako dozwolone dla młodzieży.

A to wszystko przez ten hak...

Nie mógł go taki inżynier gdzieindziej przylepić, tylko na przodzie maszyny? Lepiej by było, żeby się tak sam na tym haku powiesił — mniejby było gwałtu i wstydu dla dobrego kierowcy.

Ale zaraz, jakże to właściwie było?

Trzeba będzie sobie powoli i dokumentnie przypomnieć, bo przecież wiadomo, że jak człowiek przed innym się użali, a jak nie ma przed kim, to choćby przed samym sobą, to zawsze jakoś lżej na duszy i nie tak markotno. A nieraz to człowiek machnie ręką i powie sobie: „A mogłoby być i gorzej" i jakoś się najcięższe zmartwienie przetrzyma. No, bo to choćby wziąć taki tramwaj. Wstyd powiedzieć, że się to szynów trzyma, a jak co do czego przyjdzie to i hajda po bruku. Albo słyszał to kto, żeby mieć takie słabe ścianki, przecież to zawsze o wypadek nie trudno, a przez tę słabiznę ścianek, to można przytem i trochę publiki poturbować całkiem niechcący.

Ale po porządku... jakże to było?

A no, jechałem sobie tą, jakże ona tam, no Górną, nie, nie Górną, no niech będzie Górną, bo przecież było z góry. Wyjeżdżam więc z Górnej na Marciniaka czy innego Pasternaka, a tu ci to pudło-tramwaj wali na dziewiątkę. Ja ci na hamulec, jak się nie naprę nogami, a maszyna lezie i lezie. Wiadomo trochę się gazowało. no i maszyna niczego: pięciotonówka, ale cała wina w tem, że to niby dla — pokazu, całą ulicę jakiemś paskudztwem wylali, żeby to zagranicę udawać, a starych szoferów gubić. Zaraza by naszła na tych inżynierów. Tak ci ja jadę na tych hamulcach, co widzący, motorniczy też na hamulec, cała rzecz, że zapóźno, — jak ci nie dam sztosa po boku, jak ci nie wystawię tego pudła ze szynów, tylko te iskry zatrzeszczały, pewnie od elektryki. A szybów to się sypnęło jak grochu...

Tu ci dopiero wrzask się zrobił i urągania, a jeden gość, co miał bliżej, to mnie nawet lachą przez łeb chciał zdzielić, alem się mu wywinął i tylko po kierownicy przystuknął.

O, widzę że źle, ale ja nie frajer: dałem „tylnego" , gazu, no i chciałem tego „na lewo", a tu maszyna ni z miejsca. Ja jeszcze gazu! niby to już i jadę, a tramwaj za mną.

Co jest myślę na klej nas wzięło czy co? a tu jeszcze gorsze krzyki, publika się przewraca i awantura jak za Żelazną. Wtedy ja, co robiący, — pełny awans no i odstawiłem się od tej budy.

Ale tu już miałem policaja na karku, a kto mógł to się wygłupiał jak umiał, żeby to człowiekowi dokuczyć, a sobie ulgę zrobić.

A prawdę powiedzieć, to nie było i czego; tramwaj przecież znowu stał na szynach, a że to dziura w boku, no i te trochę szkła, co się nakruszyło, to przecież bywają gorsze nieszczęścia, a nikt z tego nie umarł.

A wszystko to ten hak. Żeby nie hak tobym tego tramwaju nie miał czem ciągać po ulicy i szkła by się więcej całego zostało, a teraz siedź człowieku, marnuj czas i zdrowie, a dotego i marka dobrego szofera na jakiś czas się skończyła. Tak, tak, — źle się czasem spotykać, jak się spotkać nie chcesz. *X.*

Historja i rozwój Zakładów Mechanicznych „URSUS“

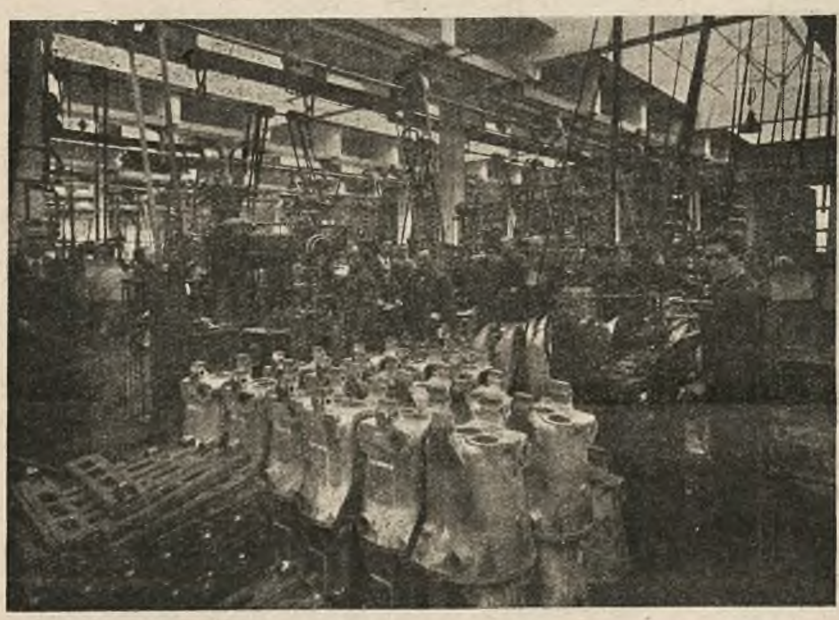


Ogólny widok fabryki Zakładów Mechanicznych „URSUS“ Sp. Akc.

W 1893 r., a więc przed blisko 35 laty, powstała w Warszawie Specjalna Fabryka Armatur i Motorów "URSUS", założona przez 3 wybitnych inżynierów polskich: Ludwika Rossmana, ś. p. Emila Schönfelda i ś. p. Kazimierza Mateckiego.

Przez pierwszych lat dziesięć prowadzono wyłącznie dział armatury, lecz już w 1902 r. przystąpiono do produkowania silników spalinowych, początkowo mniejszej mocy. Dział ten w 1904 r. staje się podstawową gałęzią produkcji, dzięki powodzeniu budowanych przezeń motorów wśród odbiorców. Rozwój fabryki zmusza Zarząd do rozbudowania i rozszerzenia jej. W 1910 r. zostają zakupione na Woli tereny z 4 ogromnemi halami warsztatowemi, w których uruchomiono rozszerzone działy produkcji. Po zainstalowaniu najnowszych urządzeń technicznych zakłady „URSUS“ stają się jedną z największych w kraju wytwórni silników spalinowych własnej konstrukcji.

Dzięki wysokiej wartości zyskały one sobie nieograniczony prawie rynek zbytu w Rosji ówczesnej, sięgając nawet na Syberję i Daleki Wschód.



Fragment jednej z hal fabrycznych Zakładów „URSUS“.

W 1912 r. powstaje gmach, przeznaczony specjalnie do budowy silników Diesel'a, tego najwyższego wyrazu współczesnej techniki silnikowej, stawiającego najwyższe wymagania co do precyzji wykonania. Do wybuchu wojny zakłady zbudowały przeszło 5.000 silników mocy 3 do 8 KM. Zawierucha wojenna przerwała na pewien czas dalszy rozwój fabryki i pozbawiła ją wielu cennych maszyn. Dzięki jednak usilnym staraniom Zarządu, udało się ocalić zakłady w 1915 r. przed ewakuacją do Rosji. Przez cały czas okupacji niemieckiej, mimo nader ciężkich warunków zakłady pracują bez przerwy.

Po wojnie zwinięto przestarzałe już warsztaty przy ul. Siennej, koncentrując całą fabrykę na Woli.

W 1920 r. „Towarzystwo Udziałowe Specjalnej Fabryki Armatur i Motorów „URSUS“ przekształca się w Spółkę Akcyjną p. f. „Zakłady Mechaniczne „URSUS“ S. A., która kierowana przez energiczny Zarząd, rozszerzyła znacznie swoją działalność, budując silniki spalinowe o sile do 600 KM., traktory rolnicze, oraz wykonywując poważne zamówienia szeregu silników oraz maszyn amunicyjnych dla M. S. Wojsk. Uruchomiono również w tym czasie warsztaty reparacyjne samochodów wojskowych. Gdy w 1923 r. M. S. Wojsk. ogłosiło konkurs na dostawę samochodów ciężarowych dla armji, z warunkiem jednak, że samochody te wykonane zostaną w kraju, Zakłady Mechaniczne „URSUS“ stają do konkursu. W 1924 r. zawierają odpowiednią umowę z rządem, w której zobowiązują się zbudować fabrykę samochodów w kraju.

Dzięki niezmiernie przychylnemu stanowisku i wybitnej pomocy Banku Gospodarstwa Krajowego, budowa została w całości dokonana w latach 1924—1926.

Podkreślić należy, że cała praca dokonana została wyłącznie przez polskiego inżyniera, technika i robotnika, bez współudziału firm zagranicznych.

Po gruntownych studjach przeprowadzonych zagranicą i po zbadaniu urządzeń całego szeregu pierwszorzędnych fabryk samochodów, opracowane zostały na podstawie tych studjów i w zastosowaniu do naszych warunków ogólne projekty!

Wytwórnię samochodów zaprojektowano według najnowszych wzorów zagranicznych, obliczając ją na normalną produkcję roczną 600—720 samochodów, przy jednej zmianie 8-godzinnej, z tem, że norma ta, przy wzmożonej pracy podnieść się może w dwójnasób.

Wychodząc z założenia, że pierwsza w kraju wytwórnia samochodów nie powinna być dostosowana wyłącznie do budowy wielkiej serji jednego typu samochodów, a musi odpowiadać wymogom rynku, na który wina rzucać różne typy samochodów, uwzględniono przy instalacji wytwórni czynniki mogące wpłynąć na uniwersalność produkcji. „URSUS“ jest więc w stanie produkować pojazdy mechaniczne, począwszy od lekkich, osobowych samochodów, aż do ciężkich traktorów rolniczych i wojskowych.

Hala fabryki samochodów w Czechowicach zajmuje przestrzeń 10 tysięcy metrów kw., posiada najlepsze warunki higjeniczne, górne oświetlenie i ogrzewacze powietrzne utrzymujące stałą i równomierną temperaturę w zimie, a służące jako wentylatory w czasie upałów letnich.

Poza technicznem wyekwipowaniem, składającem się z około 400 obrabiarek, stanowiących ostatnie słowo techniki angielskiej i amerykańskiej, zwrócono baczną uwagę na organizację administracji i działu technicznego wytwórni.

Należyty dobór materjałów surowych zapewnia wytwórni samochodów „URSUS“ własna odlewnia żelaza i metali półszlachetnych, jak bronz, aluminjum i t. p.

Główna odlewnia zajmuje 4.000 metrów kw. powierzchni, odlewnia metali półszlachetnych 2.000 m.[2] Tymczasowa wydajność odlewni żeliwa wynosi 4.000 ton, metali 500 ton rocznie, obsługując nietylko wytwórnię samochodów i warszawską wytwórnię silników, lecz w znacznej mierze i innych odbiorców.

Działalność odlewni oparta jest na naukowych podstawach, produkt podlega stałej kontroli laboratoryjnej. Dzięki wysokiemu gatunkowi swych odlewów, zyskała sobie odlewnia w nader krótkim czasie licznych odbiorców obecnie staje się już aktualną sprawa jej rozszerzenia. Ewentualność tę zgóry wzięto pod uwagę przy projektowaniu budowy, w każdym budynku warsztatowym przewidziano możność trzykrotnego powiększenia powierzchni, bez zakłócenia prawidłowego biegu pracy.

W najbliższej przyszłości przewidziana jest budowa odlewni stali.

Zakłady Mechaniczne „URSUS“ posiadają w swojem obecnem stadjum rozwoju 4 działy produkcji:

1) warszawską fabrykę silników i armatury, istniejącą od lat 30 zgórą, produkującą silniki spalinowe o mocy od 4 do 60 KM. systemu Diesel'a, pół-Diesel'a, dwu- i czterosówne—naftowe, ropowe i na gaz ssany; armaturę do pary, gazu, wody, specjalnie dla cukrowni;

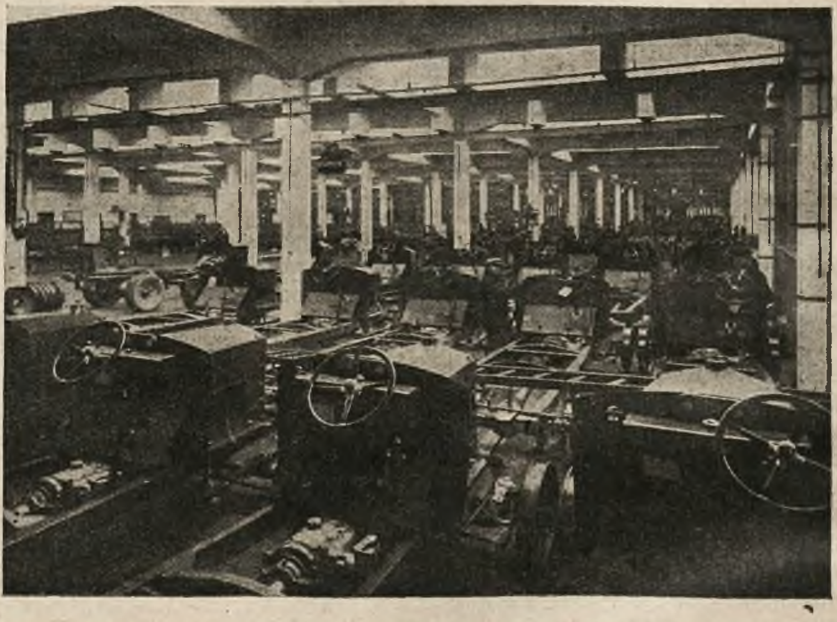
2) fabrykę samochodów w Czechowicach, budującą narazie podwozia półciężarowe „URSUS“ typu A, nadające się na: autobusy, karety hotelowe, wozy sanitarne, samochoyy ciężarowe itp.

Posiadają one silnik czterocylindrowy, średnicę tłoka 85 mm., skok tłoka 120 mm., moc silnika 35 KM.; rozstawienie osi 3,5 m., rozstawienie kół 1,5 m., długość całkowita 5,115 m.; długość do karosowania 3,80 m.; nośność 2—$2^1/_2$ ton, ciężar własny 1,6 ton, rozwija szybkość do 60 klm/godz.

Biuro techniczne opracowuje obecnie typ wozów terenowych 6-cio kołowych:

3) fabrykę metalurgiczną w Czechowicach, składającą się z odlewni żeliwa i odlewni metali półszlachetnych, t. j. bronzu, fosforbronzu, glinu, białych metali i t. p.

Kapitał akcyjny spółki wynosi obecnie 15.000.000 zł. i podzielony jest na 1.000.000 akcji à zł. 15 nominalnej wartości każda.



Hala montażowa samochodów „URSUS“.

Skład Rady zarządzającej Spółki przedstawia się następująco: PP. Gen. Dr. Maciszewski Józef—prezes; Inż. Rossman Ludwik—viceprezes; Inż. Blanth Tadeusz; Chrzanowski Zygmunt; Górski Kazimierz, Inż. Iwanowski Jerzy; Lipkowski Józef; Dr. Merunowicz Feliks; Ppłk. Inż. Meyer Kazimierz; Inż. Piotrowski Jan; Rostkowski Stanisław; Płk. Szt. Gen. Sokołowski Władysław; prof. Taylor Karol; Wiencyski Witold Kazimierz; Żytkiewicz Jan Edward.

(„Przegląd Samochodowy i Motocyklowy“ Nr. 11/28).

Ogólny zachwyt i zainteresowanie

na wystawach automobilowych w Paryżu, Londynie i Berlinie, wzbudzały samochody Citroën 4 i 6-cio cyl. Które obecnie już są wystawione w salonach przedstawicieli fabr. Citroëna na Polskę.

Ostatnio znana francuska fabryka Citroën wypuściła na rynek nowe modele samochodów, które cieszą się zasłużoną sławą ze względu na swą taniość, a jednocześnie solidność wykonania; zwłaszcza modele C-4 i C-6 wzbudziły ogólne zainteresowanie na tegorocznych jesiennych wystawach w Londynie, Paryżu i Berlinie.

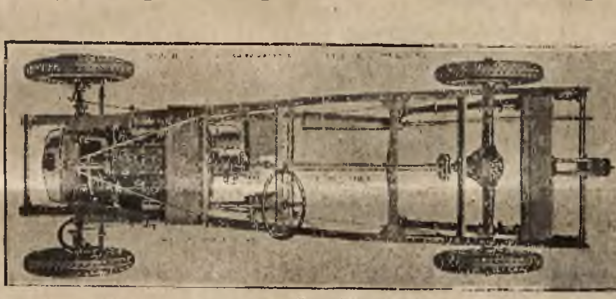
O sukcesach osiągniętych przez samochody Citroën na tych wystawach pisaliśmy w poprzednich artykułach, — obecnie podamy kilka ważniejszych szczegółów o tych naprawdę zasługujących na największe rozpowszechnienie wozach.

Model C-4 jest rezultatem doświadczeń ostatniego dziesięciolecia i łączy w sobie zalety wszystkich poprzednich modeli: A, B-2, B-12 i B-14 Ostatni z tych modeli, B-14. był wypuszczony w ilości przeszło 150.000 sztuk i dał najwięcej materjału doświadczalnego do stworzenia obecnego modelu C-4.

Wyposażony on jest w silnik czterocylindrowy (72×100) 10 C. o mocy 7 KP./30 KM, który pozwala na łatwe pokonywanie nawet bardzo stromych wzniesień terenu, oraz na rozwijanie szybkości do 90 kilometrów na godzinę. Pojemność cylindrów 1628 ccm.

Moc efektywna przy 2.500 obrotów na minutę — 30 KM. Smarowanie regulowane ciśnieniem oraz kontrolowane natablicy przedniej. Chłodnica o dużej powierzchni chłodzącej. Cyrkulacja wody przy pomocy pompy odśrodkowej. Wentylator o 2 skrzydłach. Gaźnik Solex. Zbiornik benzyny o pojemności 38 litrów z rezerwą na 5 litrów. Zapalanie od baterji. Baterja o pojemności 75 amp./g. co wystarcza na świecenie w mieście w ciągu 40 godzin, gdy samochód stoi. Prądnica napędzana przez cichą przekładnię, przed motorem. Skrzynka biegów na 3 biegi oraz bieg tylni, bardzo cicha. Rozruch elektryczny. Tablica przednia jest oświetlona i zawiera wszystkie przyrządy i guziki rozrządu umieszczone w ten sposób, że znajdują się przed oczyma kierowcy.

Są to: licznik kilometrów, szybkościomierz, zegarek, precyzyjny wskaźnik poziomu benzyny, olejomierz, amperomierz, oraz urządzenia do kierowania wlotem powietrza do gaźnika, zapalaniem i rozrusznikiem. Reflektory z lampami na drogi i ulicy miejskie. Reflektor pomocniczy „Code de la route". Umocowanie silnika na podwoziu w czterech punktach na gumie. Podwozia buduje się dwu typów: normalne dla nadwozia dwu i czteromiejscowego i długie dla 6-cio miejscowego.



Podwozie samochodu „Citroën" 4-o cyl. B.

Należy podkreślić doskonałe zrównoważenie wszystkich mechanizmów, co powoduje zupełne usunięcie przykrych wstrząsnień i daje spokojny cichy bieg samochodu. Doskonałe zrównoważenie całego wozu pozwala na rozwinięcie znacznej szybkości nawet na bardzo ruchliwych drogach.

Model C-6 jest wyposażony w silnik 6-cio cylindrowy (72 X 100). Pojemność cylindrów 2442 ccm. Moc 9 KP./45KM. Moc efektywna przy 2,50 obrotów, wynosi na minutę. 45 KM. Silnik oznacza się wielką elastycznością. W ciągu kilku sekund możnaswobodnie zmieniać jego szybkość z 8 do 105 klm. na godzinę. Smarowanie pod ciśnieniem regulowane oraz kontrolowane na tablicy przedniej. Chłodnica nowej konstrukcji. Chłodzenie przy pomocy pompy odśrodkowej. Gaźnik Solex. Zbiornik benzyny o pojemności 55 litrów umieszczony jest z tyłu, oraz z przodu zapasowy o pojemności 10 litrów w którym zatopiona jest mamka zasysająca benzynę z tylnego zbiornika. Zapalanie od baterji o pojemności 75 amperogodzin. Prądnica napędzana od motoru przy pomocy cichej przekładni. Skrzynka biegów na 3 biegi oraz bieg tylni, bardzo cicha. Rozruch elektryczny. Tablica przednia z przyrządami jak w modelu C-4. Reflektory z lampami na drogi i ulice. Reflektor pomocniczy. Umocowanie silnika na podstawach elastycznych amortytyzujących wstrząśnienia. Podwozia są budowane dwu typow: normalne dla nadwozia dwu i 4-miejscowego długie dla — 6-cio miejscowego.

Samochód jest doskonale zrównoważony, co powoduje cichy bieg oraz łatwość prowadzenia. Prócz tego należy podkreślić prostotę budowy, lekkość wozu oraz jego pewność. Również należy podkreślić cechującą te samochody dbałość o wygodne umieszczenie pasażera.

Oba powyższe modele już obecnie zostały wystawione w przedstawicielstwach fabryki Citroën na Polskę.

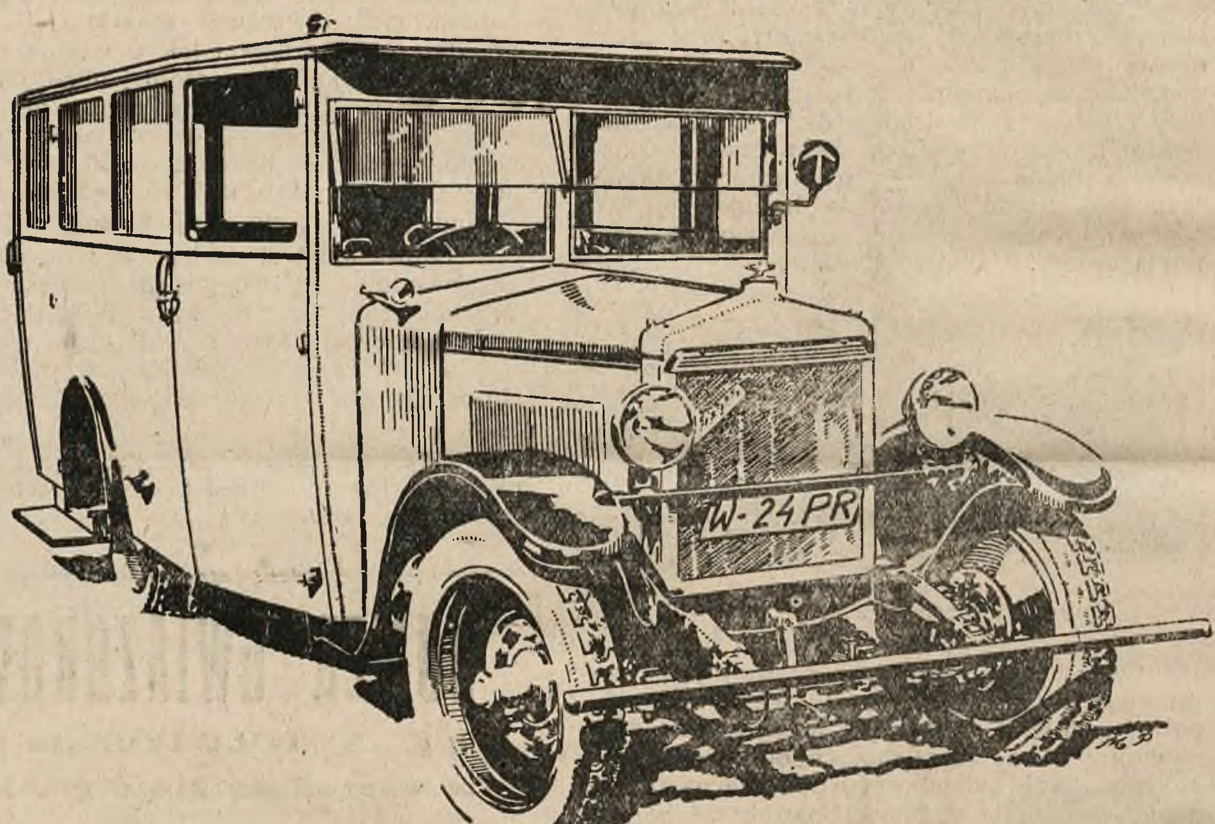
SAMOCHODY

ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS“

SP. AKC.

CAŁKOWICIE WYKONANE w KRAJU.

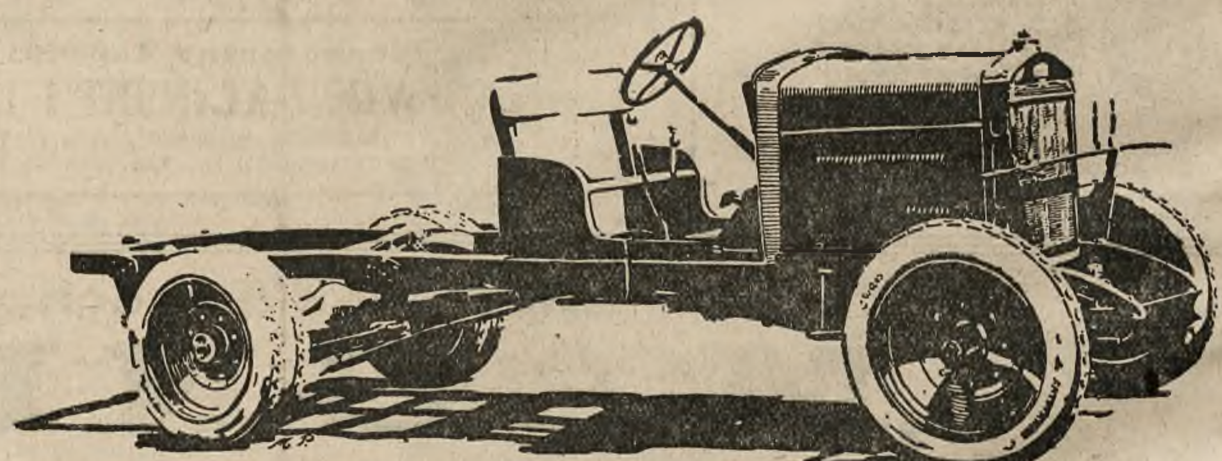


ZARZĄD:

WARSZAWA
Skierniewicka 27 — 29
Tel. 171-06 i 11-84.

FABRYKA:

CZECHOWICE
pod Warszawą.



Idealne na złe drogi. .·. Przystępne w cenie. .·. Oszczędne i trwałe. .·. Dogodne warunki spłaty.

NATYCHMIASTOWA DOSTAWA PODWOZI ZE SKŁADU!

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm.²
Ogłoszenia poszukujących i zaofiarujących pracę zawodową do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu“ **3** zł. Z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ